

**Фурса В.А.**

кандидат економічних наук, доцент кафедри соціально-економічних  
дисциплін  
Харківського національного університету внутрішніх справ  
м. Харків, Україна

**Абеленцева О.В.**

асистент кафедри економіки  
Харківського національного університету будівництва та архітектури  
м. Харків, Україна

## **АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЙ ПІДПРИЄМСТВ СОЦІАЛЬНО- ЕКОНОМІЧНОЇ СИСТЕМИ НА ПРИКЛАДІ «УКРЗАЛІЗНИЦІ»**

**Анотація:** проаналізовано сучасну соціально-економічну систему України в цілому та на прикладі підприємств «Укрзалізниці», виявлено тенденції розвитку підприємств у нестабільний період.

**Аннотация:** проанализирована современная социально-экономическая система в целом и на примере предприятий «Украинской железной дороги», выявлены тенденции развития предприятий в нестабильное время.

**Summary:** analyze the current socio-economic system as a whole and on the example of the "Ukrainian Railways", viyavleno development trend of enterprises in uncertain times.

**Постанова проблеми.** Перехідний період, у якому перебуває зараз українське суспільство – це нестабільний історичний процес, в ході якого відбувається суспільна трансформація від тоталітарного стану до демократичного. В економічному аспекті сутність цього етапу полягає у зміні економічної моделі країни, поняття якої характеризується співвідношенням форм власності та заснованих на них секторів економіки, ринкових механізмів і державних важелів регулювання економіки, лібералізованості та соціальної орієнтованості економіки тощо. Сам процес економічної трансформації відбувається в Україні та її регіонах вкрай непослідовно та суперечливо.

Лютый І.В вказує на те, що тенденції економічного зростання, що сформувалися в державі впродовж кількох останніх років, реалізуються через активізацію економічного життя регіонів. Проведений у його роботі "Основні індикатори соціально-економічного розвитку України" аналіз свідчить про зростання у 2011-2013 роках практично в усіх регіонах обсягів промислового виробництва, обсягів інвестицій в основний капітал, рівня реальної заробітної плати тощо. При цьому спостерігається позитивна тенденція більш високих темпів економічного зростання у менш розвинених регіонах [12].

Жаліло Я., Белінська Я. проаналізували, що протягом 2012-2013 рр. промисловий сектор економіки України забезпечує доволі високі темпи розвитку – обсяг промислового виробництва в цілому по Україні зріс порівняно з попереднім роком у 2012 р. на 15,8%, у 2013 р. – на 12,5 %. Найбільший приріст одержано в машинобудуванні (35,8% у 2012 р. та 28,0 % у 2013 р.), целюлозно-паперовій та поліграфічній промисловості (25,7% та 25,9 % відповідно), виробництві деревини та виробів із неї (23,6% та 25,5 %), харчовій промисловості та переробці сільськогосподарських продуктів (20% та 12,4 %) [5].

На думку цих же вчених, структура промислового комплексу регіонів за останні роки не зазнала вагомих змін, тому для більшості регіонів вирішальне значення продовжує відігравати одна-дві галузі. [5] Так, пріоритетною галуззю промислового виробництва для 16 регіонів є харчова промисловість та перероблення сільськогосподарських продуктів; для Дніпропетровської, Запорізької та Донецької областей – металургія та оброблення металу; для Закарпатської та Сумської областей – машинобудування, для Луганської та Полтавської областей – виробництво коксу, продуктів нафтопереробки та ядерного палива; для Івано-Франківської, Миколаївської, Рівненської областей та м. Севастополь – виробництво та розподілення електроенергії, газу та води.

Зростання виробництва спричинило значну активізацію в усіх регіонах діяльності у галузі будівництва. В 2013 р. приріст обсягу підрядних робіт у будівництві в 7 регіонах перевищував 40%, а ще в 3 регіонах – 30%. У 2014 р.

приріст цього показника в 3 регіонах становив понад 60 %, ще в 6 регіонах – понад 20 % [9].

Дейнеко Л. зазначає, що показники темпів зростання у промисловості та будівництві у 2013 р. були нижчими, ніж у 2012 р., що обумовлено не в останню чергу складними політичними процесами в країні восени і в грудні минулого року. Це підтверджує відомий висновок, що важливим чинником економічного зростання є суспільно-політична стабільність в державі [4].

За період кризи знизилася конкурентоспроможність регіонів на зовнішніх ринках. У загальноукраїнському експорті питома вага трьох областей – Донецької, Дніпропетровської, Запорізької – становить майже половину, проте левову частку в їхньому експорті становить продукція гірничорудної, металургійної та хімічної промисловості. Водночас питома вага половини регіонів у загальноукраїнському експорті не перевищує 1%.

Існує велика різниця у інвестиційній привабливості регіонів для іноземних інвестицій. Найвищий інвестиційний рейтинг має м. Київ (його частка становить понад третину всіх іноземних інвестицій), а також Дніпропетровська, Київська, Запорізька, Донецька, Одеська області. Водночас питома вага у загальному обсязі іноземних інвестицій 6 регіонів становить менше 1 % [9].

Відбулися кардинальні зміни в структурі власності на регіональному рівні. В результаті приватизаційних процесів суттєво зменшилася частка державного сектора економіки регіонів: виробництво двох третин товарів і послуг у половині регіонів здійснюють приватизовані підприємства.

**Цілі статті.** Розглядаючи залізничний транспорт України як складну економічну систему, на основі запропонованої [10] модель стійкого соціально-економічного розвитку, виникає необхідність виділення складових елементів соціально-економічного розвитку. З одного боку, стійкий соціально-економічний розвиток комплексу буде визначатися отриманим синергетичним ефектом від діяльності всіх підприємств, що входять до складу АТ «Укрзалізниця». З іншого, складовими соціально-економічного розвитку як

залізничного комплексу в цілому, так і кожного окремого підприємства залізничного транспорту, відповідно до основних напрямків формування, умов та принципів моделі стійкого соціально-економічного розвитку, будуть виступати наступні функціональні складові (рис.1) [10]:



**Рис. 1. Функціональні складові соціально-економічного розвитку залізничного комплексу**

Залізничний транспорт є однією з базових галузей економіки. Стабільне та ефективне функціонування залізничного транспорту є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності держави, підвищення рівня життя населення.

На даний час залізниці в основному задовольняють потреби суспільного виробництва та населення у перевезеннях. Проте стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави.

До проблем, які слід розв'язати для забезпечення подальшого розвитку залізничного транспорту, також належать:

- недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту, та невідповідність його організаційної структури умовам розвитку ринкової економіки країни;
- перехресне субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- недостатня прозорість фінансової діяльності галузі;

- низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень.

Безумовно, основними складовими соціально-економічного розвитку залізничного транспорту є соціальна та економічна складові, рівень розвитку яких може характеризуватися наявним в галузі соціального та економічного потенціалів. Міра соціально-економічного розвитку як галузі, так і окремого підприємства залізничного транспорту буде визначатися наявним потенціалом, відповідно до складових: економічним, інтелектуальним, інноваційно-інвестиційним, технологічним, інформаційним, соціальним потенціалами.

Інноваційно-інвестиційний розвиток як складова стійкого соціально-економічного розвитку залізничного комплексу виражається в інвестиційному та інноваційному потенціалі галузі. Саме потужний інноваційний потенціал знаходиться в основі успішної діяльності залізничного транспорту. Модернізація існуючих та впровадження нових основних фондів, удосконалення технологій організації перевізного процесу, впровадження додаткових послуг щодо задоволення потреб споживачів залежать від забезпечення висококваліфікованими кадрами, сучасними та достатніми ресурсами, необхідною інфраструктурою та ін. Однак, сучасна практика інвестиційної діяльності залізничного транспорту, дефіцит інвестицій підтверджує низьку якість підготовки кадрів в питаннях інноваційного розвитку, недостатність ресурсного забезпечення та неефективність залучення усіх структурних об'єктів у здійснення інноваційного процесу, ефективності існуючої системи управління інноваційної діяльності [11]. Досягнення синергетичного ефекту від інноваційної діяльності вимагає більшого обсягу контрактних взаємовідносин та сукупних інвестицій, ніж інвестицій, щоб отримати економічний ефект від звичайних капіталовкладень.

До основних показників, якими можливо оцінити таку складову соціально-економічного розвитку залізничного комплексу, як інноваційно-інвестиційна, варто віднести: обсяг інвестицій у виробництво до загального обсягу виробленої продукції, кількість реалізованих інвестиційних проектів, рентабельність фінансових інвестицій, коефіцієнт прибутковості власного

капіталу, коефіцієнт прибутковості активів, дивідендна політика, стратегічні капіталовкладення, розмір інноваційного потенціалу, питома вага інновацій в обсязі реалізованої продукції, витрати на дослідження та розробку, кількість запатентованих винаходів, обсяг інновацій та інші.

Необхідною умовою ефективного розвитку як інноваційно-інвестиційного потенціалу, так і розвитку залізничного комплексу в цілому є наявність знань, тобто інтелектуального капіталу.

Інтелектуальний розвиток є досить широким поняттям, яке характеризується розвитком інтелектуального та людського капіталу будь-якої економічної системи, рівень яких виражається в інтелектуальному та кадровому потенціалі системи.

Під інтелектуальним капіталом залізничного комплексу слід розуміти сукупність людських ресурсів галузі, їх знання, умінь, навичок, творчих здібностей, освітньо-кваліфікаційного рівня, які в результаті своєї діяльності не лише створюють інтелектуальну власність, а і трансформують її в інноваційний продукт, з метою стійкого соціально-економічного розвитку залізничного комплексу України.

Рівень розвитку інтелектуального капіталу галузі може бути виражений в інтелектуальному потенціалі, який формується на основі інтелектуальних ресурсів, а саме людського капіталу, штучного інтелекту, інтелектуальної власності та інтелектуального продукту. Оскільки, результатом діяльності інтелектуального капіталу залізничного комплексу є, саме, інтелектуальний потенціал, розробка та впровадження інтелектуального продукту, направлено на реалізацію стратегічних цілей галузі на основі використання наявного людського капіталу, основними показниками, які можуть охарактеризувати інтелектуальний розвиток галузі є: рівень кваліфікації працівників; питома вага працівників, зайнятих інтелектуальною працею; показники винахідницької, раціоналізаторської діяльності; освітній рівень працівників; плинність кадрів високої кваліфікації; кількість розроблених інтелектуальних продуктів; кадровий потенціал та інші.

Враховуючи специфіку залізничного транспорту, однією з основних складових стійкого соціально-економічного розвитку залізничного комплексу країни варто виділити технологічну складову.

Науково-технічний процес, потенційні можливості розвитку та ефективності виробництва визначаються, перш за все, науково-технічним прогресом, його темпами і соціально-економічними результатами. Під науково-технічним прогресом (НТП) необхідно розуміти безперервний взаємообумовлений розвиток науки і техніки. У широкому суттєво-змістовному значенні НТП можна охарактеризувати як постійний процес створення нових і удосконалення застосовуваних технологій, засобів виробництва і кінцевої продукції з використанням науки.

Уся сукупність сучасних напрямків НТП слугує фундаментальною базою технічного розвитку залізничного комплексу України. Технічний розвиток відображає процес формування та вдосконалення техніко-технологічної бази залізничного транспорту, що має бути постійно зорієнтованим на кінцеві результати його господарської діяльності.

В сучасних умовах функціонування залізничного комплексу України особливої уваги потребує саме така складова стійкого соціально-економічного розвитку комплексу, як технічний розвиток. Про необхідність технічного переоснащення, оновлення, модернізацію свідчить знос майже всіх основних фондів галузі.

Враховуючи, умови реформування, в державній власності залишаються найбільш капіталоемні сфери діяльності залізничного комплексу: утримання інфраструктури та локомотивне господарство. Підтримка належного технічного рівня залізничного комплексу потребує формування та реалізації ефективних положень технічної політики галузі, залучення інтелектуального капіталу, активізації науково-технічного, інноваційно-інвестиційного потенціалу.

Основними показниками, які можуть охарактеризувати технічну складову соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України є кількість та рівень прогресивних технологій, продукції, що були впроваджені; коефіцієнт

оновлення основних фондів; коефіцієнт зносу основних фондів; стан інфраструктури; витрати на оновлення основних фондів; витрати на технологічний розвиток галузі (на науково-дослідну, дослідно-конструкторську роботу, технологічні, технічні розробки).

Стійкий соціально-економічний розвиток залізничного транспорту, як і розвиток кожної її складової неможливий без належного інформаційного забезпечення. Сутність розвитку інформаційної складової полягає в можливості забезпечення залізничного комплексу країни, підприємств залізничного транспорту необхідною інформацією, можливістю доступу до світового інформаційного простору та характеризується ступенем повноти, точності, суперечності отриманої інформації, необхідної для прийняття управлінського рішення. До основних показників, які характеризують інформаційну складову стійкого соціально-економічного розвитку можна віднести: коефіцієнт повноти інформації, точності інформації, суперечності та інші.

Економічний розвиток, як складова соціально-економічного розвитку залізничного комплексу базується на виробничому, кадровому, фінансовому елементах. Виробнича складова характеризується виробничим потенціалом галузі. До основних показників даної складової варто віднести рентабельність виробництва, продукції; суму доданої вартості в розрахунках на одного працюючого; матеріаломісткість продукції, фондівіддача та інші. Рівень розвитку такого елементу як кадри визначається коефіцієнтами плинності кадрів, оновлення, співвідношення прийнятих, звільнених працівників, стабільності забезпечення кадрів, рівень освіти працівників, співвідношення соціальної відповідальності і обсягу реалізованої продукції, забезпеченість соціальним пакетом. Джерела фінансування діяльності залізничного транспорту, показники ділової активності, платоспроможності, ліквідності характеризують фінансову складову економічного розвитку комплексу [12].

Соціальний розвиток підприємства пов'язаний з необхідністю створення сприятливих умов діяльності працівників. Соціальна підсистема залізничного



транспорту має забезпечувати персонал всім необхідним для реалізації професійної діяльності, спрямованої на якісний кінцевий результат.

Найпоширенішими показниками соціального розвитку колективів підприємств залізничного транспорту є: плинність кадрів, морально-психологічний клімат, трудова дисципліна. На основі визначених складових стійкого соціально-економічного розвитку та основних їх показників доцільним є формування системи оцінки рівня соціально-економічного розвитку залізничного комплексу країни, на основі визначення інтегрального показника рівня соціально-економічного розвитку «Укрзалізниці».

**Висновки.** Залізничний комплекс країни має потужний виробничий, кадровий, інтелектуальний, інноваційний, соціальний потенціали. Проте в сучасних умовах розвитку, в умовах реформування залізничного транспорту, передачі рентабельних видів діяльності приватні руки, особливої уваги потребує саме розвиток такої складової соціально-економічного розвитку галузі як технічна. Оновлення, модернізації інфраструктури, рухомого складу, залучення інвестицій в залізничну галузь обумовлюють необхідність визначення шляхів вирішення проблем, які постають перед залізницями України в сучасних умовах господарювання, а запропонована система оцінки рівня соціально-економічного розвитку залізничного транспорту дозволить оцінити всі сфери розвитку в тому числі кількісні, якісні та структурні, що сприятиме забезпеченню розвитку галузі шляхом врахування всіх аспектів його діяльності.

#### **Література:**

1. Амоша О., Новикова О. Проблеми та шляхи забезпечення соціальної орієнтації економіки України. // Журнал європейської економіки. — Том 4(№2). — червень, 2009.
2. Біляцький С. Історичний крок незалежної України. Соціально-економічні аспекти нової епохи в контексті українського шляху оновлення і розвитку// Наука і суспільство.- 2009.- №7-8.- С. 2-11.

3. Василенко М. Управління соціально-економічними процесами: нові виміри в розвитку українського суспільства// Людина і політика.- 2003.- №4.- С.3-10.
4. Дейнеко Л. Сталість соціально-економічного розвитку за умов суспільних трансформацій/ Л.Дейнеко, Є.Хлобистов// Регіональна економіка. — 2010.- №4.- С. 22-30.
5. Жаліло Я. Белінська Я. Особливості соціально-економічного розвитку України в 2013 першій половині 2014 р. // Україна: Стратегічні пріоритети. Аналітичні оцінки 2014. — К.: Знання України, 2014. — С. 22 -36.
6. Закон України "Про державні соціальні стандарти та державні соціальні гарантії" // Голос України.— 2012.— 9 листопада.
7. Економіка України за 2013 рік// Урядовий кур'єр.- 2013. — № 17-18.
8. Економічний і соціальний розвиток України в ХХІ столітті: національна ідентичність та тенденції глобалізації: Збірник тез; Третя міжнародна науково-практична конференція молодих вчених. Ч.2/ Відп. за вип. Монастирський Г.Л. — Тернопіль: Економічна думка, 2013. — 640с.
9. Економічний розвиток України: інституціональне та ресурсне забезпечення: колективна монографія / Ред. колегія Пірожков С.І., Трегобчук В.М., Алимів О.М. та ін. — К.: ОІЕ НАНУ, 2010. — 540с.
10. Інформаційне забезпечення державного та регіонального соціального управління / О.Г.Осауленко, О.Ф.Новікова, Н.С.Власенко та ін. — Київ — Донецьк: ІЕП НАН України, Держкомстат України, 2012. — 656с.
11. Лютий І.О. Бюджетна політика і стабільність соціально-економічного розвитку України/ І.О.Лютий, Л.М.Демиденко, Ю.Л.Субботович// Фінанси України. — 2006. — №10. — С. 3-12.
12. Основні показники економічного та соціального стану України за 2012-2013 роки// Бюлетень Національного банку України. — 2014. — №2 — С. 44-47.